

⑫ 実用新案公報 (Y2)

昭55-24281

⑬ Int.Cl.⁸

識別記号

庁内整理番号

⑭ 公告 昭和55年(1980) 6 月10日

E 05 B 65/20

7322-2E

(全4頁)

1

⑮ 自動車用ドアロックのストライカ

⑯ 実 願 昭51-10254

⑰ 出 願 昭51(1976) 1月30日

公 開 昭52-102620

⑱ 昭52(1977) 8月4日

⑲ 考 案 者 福元良一

名古屋市長区鳴海町字曾根田45番
地5

⑳ 出 願 人 アイシン精機株式会社

刈谷市朝日町2丁目1番地

㉑ 実用新案登録請求の範囲

ドアロック本体のラッチと係合する嘴合柱を取
付板から略直角に一体的に起立せしめかつ前記ラ
ッチの嘴合孔を穿つた対称の2個の壁を所定の隙
間を持たせて一体的に形成し、その隙間に弾性体
を前記ラッチと当接係合する緩衝部が前記嘴合柱
から露呈する様に挿入係止したことを特徴とする
自動車用ドアロックのストライカ。

考案の詳細な説明

本考案は通常自動車の車体側に固着されてなり、
ドア閉作動に伴いドア側に配設されたドアロック
本体のラッチに嘴合うストライカに関する。

この種のストライカは従来自動車のドア閉じ音
向上、走行時のドア上下左右方向のガタ止め等の
対策としてドアロック本体のラッチと係合する嘴
合柱にゴムを巻きつけたり、または合成樹脂を被
覆する等の弾性体を装着するのであるが、該嘴合
柱は車体へ固着する基板として作用する取付板と
は別部品で製作されているため、該嘴合柱を取付
板に固着する手段として熱カシメ方法やカシメ後
溶接する等の方法が一般的に採用されているため
前述の弾性体の装着はストライカ本体が完成した
後取り付けの必要があり、巻きつけあるいは被覆
等の作業性の悪い仕事をしなければならず、又そ
の装着強度も低い等の諸欠点を有していた。

2

そこで本考案は前述の欠点を解消すべく、前記
嘴合柱を前記取付板から略直角に一体的に起立な
した壁を略左右対称に形成し、且つ両壁間に隙間
を形成し該隙間に前記弾性体を装着することによ
り、作業者も良く弾性体のはく離強度も向上して
なる自動車用ドアロックのストライカの提供を目
的とする。

以下本考案装置の実施態様を図面に基づいて説
明する。

10 第1図に示すストライカ10は取付板11から
嘴合柱として作用する壁部12が略直角に一体的
に起立して、該取付板11とは左右対称に取付板
13から一体的に起立した壁部14とが固着部材
15により、両壁12, 14間に所定の隙間16
を保持して固着されている。

17, 18はドアロック本体のラッチ(図示略)
が嵌入する嘴合孔を示し、又19, 20は車体へ
の取付穴を示す。

両壁12, 14の前方端12a, 14aは前記
20 ラッチが最初に当接し係合保持する部分であり、
この部分に第2図示の弾性体21を配設してガタ
止め作用を行うものである。

以下弾性体21について説明する。

弾性体21はガタ止め及び衝撃を緩衝する緩衝
部22と前記隙間16内に埋設する基部23と前
記嘴合孔17, 18と係合する係合片24とを一
体的に形成されている。

そして基部23には前記固着部材15の貫通穴
25が形成される。

そして、この弾性体21をストライカ10に装
着するには、弾性体21の基部23を壁12, 14
間の隙間16内に挿入し、緩衝部22は壁12,
14の前方端12a, 14aにそして係合片24
は嘴合孔17, 18に夫々対応なした後、固着部
材15を貫通穴25を貫通なして固着部材15の
固着作用を完了すれば、第3図示の如く弾性体
21はストライカ10に装着することができるも

3

のである。

第4図は第2図中の弾性体21の構成に係合片24aを緩衝部22aを延在して基部23aを取巻く如く弾性体21aに変更した変形例を示す。

第5図は第2図示の弾性体21の構成を前記緩衝部22のバネ定数を容易に所定値へ変化すべく緩衝部22に孔22bを設けた弾性体21bに変更した変形例を示す。

第6図は第2図示の弾性体21を啗合柱の全周にわたって装着する構成の弾性体21cに変更した変形例を示す。

次に、第7図、第8図に示すストライカ30、40は前述のストライカ10に要した前記固着部材15を不要とした構成で、ともに啗合柱として作用する二つの壁は連続的に一体に形成されている。

先ず、ストライカ30について説明すると、取付板31から啗合柱として作用する壁32が略直角に起立し、そして壁32から壁33が壁32と所定の隙間34を形成する様に連続的に一体的に形成され、そしてこの壁32から略直角に取付板35が延在して形成される。

36、37は啗合孔、38、39は取付穴を示す。

そして、このストライカ30に装着する弾性体50は第9図示の如く前記隙間34に埋設する基部51と緩衝部52と係合片53を有する。孔54は前記啗合孔36、37に対応した孔である。

そして、この弾性体50をストライカ30に装着するには基部51を隙間34に挿入して緩衝部52及び係合片53を夫々壁32、33の両端で係止する。

又、第8図示のストライカ40は第7図示のストライカの啗合柱の隙間41をくさび状に形成し

4

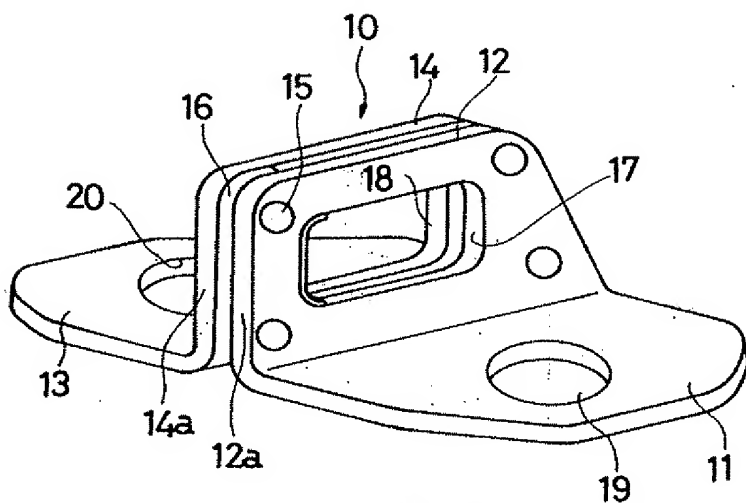
たことが単に相違するのみで、これはドアロック本体のストライカ進入口の先端が通常一般的には大きく開いて形成されていることにより、ストライカ40はその後方側(第8図示右方)を拡げてドアのガタ止めを容易にしたもので、このストライカ40に装着する弾性体60は、第10図示の如く基部61は必然的に隙間41に対応してくさび状に形成され、そして、そのくさびが啗合柱に係合する係合片として作用させることができ、特に係合片を形成する必要は消失する。

以上説明の如く本考案装置によれば、ストライカの啗合柱は所定の隙間を有する二つの壁にて一体的に形成し、その隙間に弾性体をラッチと当接係合する緩衝部を啗合柱から露呈して、単に挿入するだけで装着することができ、従来の巻きつけ又は被覆等の作業性の劣る装着作業を廃止し、しかも弾性体には係止作用をも付与していることから、はく離強度も強く耐久性がある等の実用上優れてなる効果を奏する。

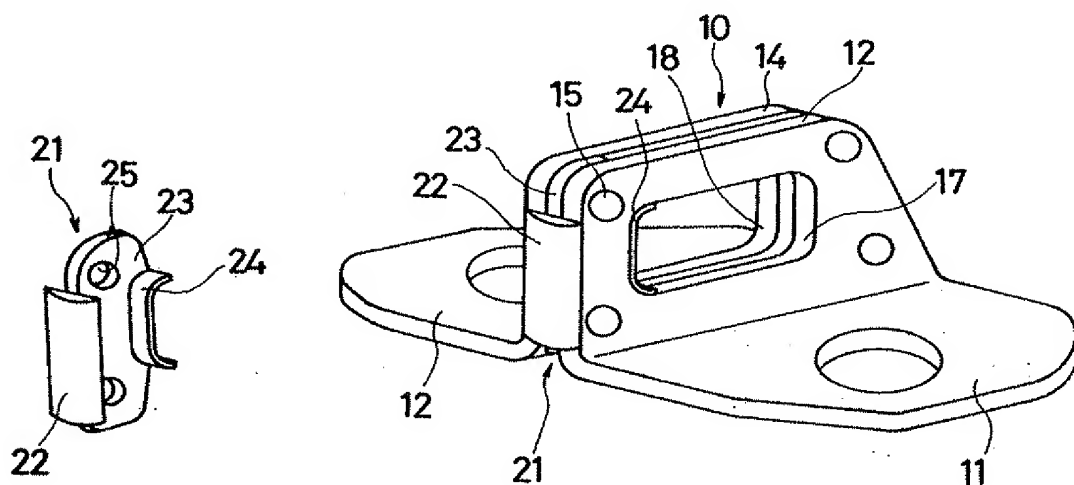
図面の簡単な説明

第1図は本考案におけるストライカの形状の第1実施例を示す説明図、第2図は本考案における弾性体の一例を示す説明図、第3図は本考案における弾性体の取付状態説明図、第4、5、6図は第2図示の弾性体の変形例を示す説明図、第7図は本考案におけるストライカの形状の第2実施例を示す説明図、第8図は本考案におけるストライカの形状の第3実施例を示す説明図、第9図は第7図示のストライカに使用する弾性体を示す説明図、第10図は第8図示のストライカに使用する弾性体を示す説明図である。

10……ストライカ、12、14……壁、16……隙間、21……弾性体、22……緩衝部、23……基部、24……係合片。

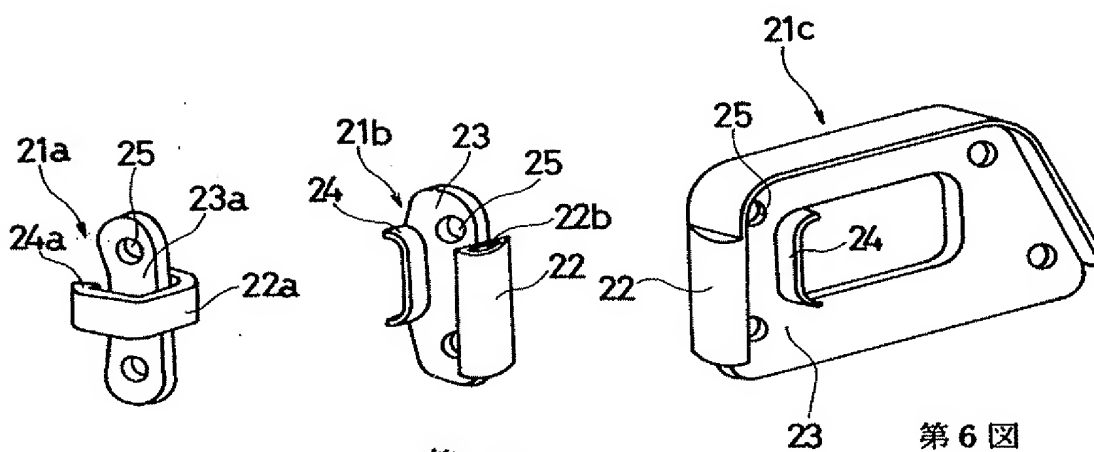


第1図



第2図

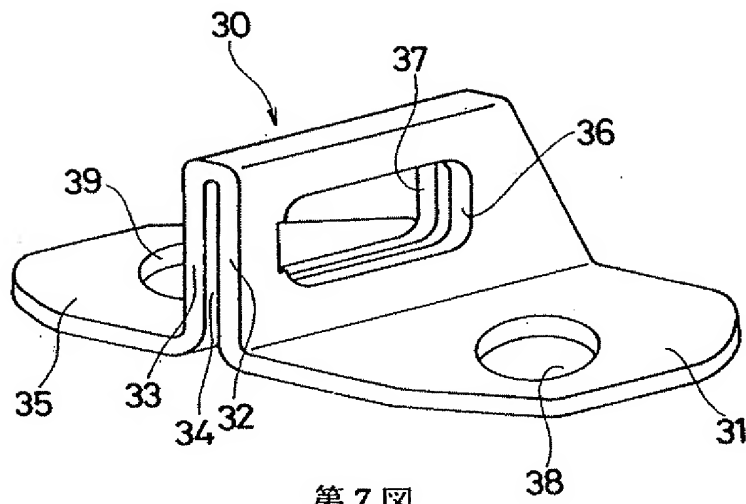
第3図



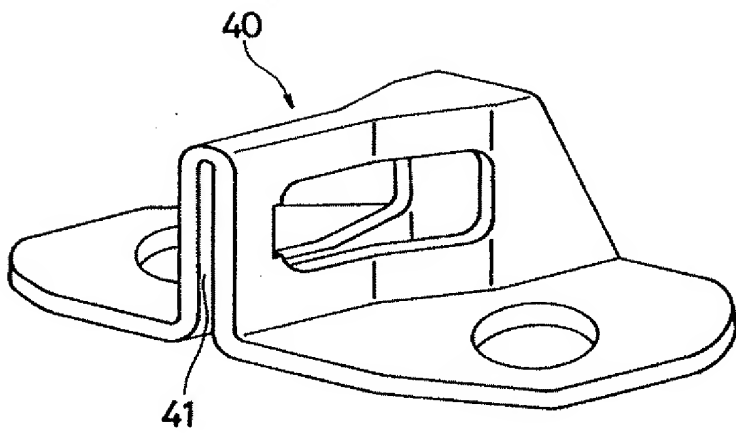
第4図

第5図

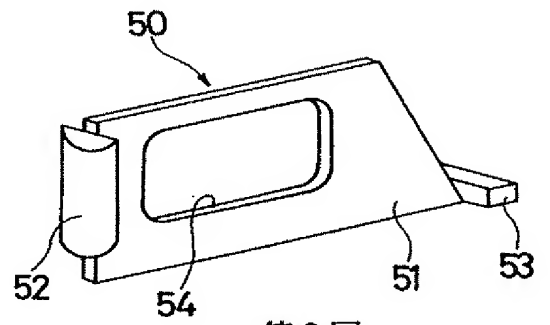
第6図



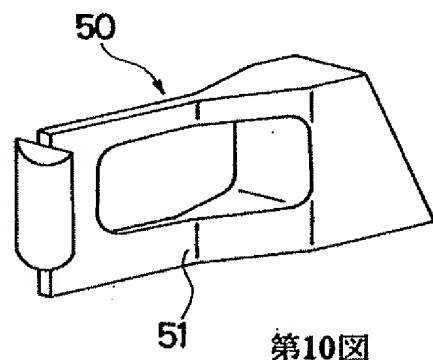
第7図



第8図



第9図



第10図